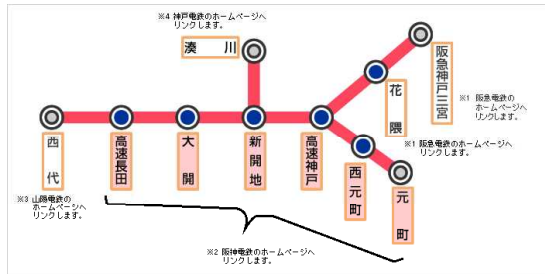


# 直特で GO!

(阪神・山陽直通特急について)

ふちんかん

直特とは、阪神電鉄の梅田駅から、神戸高速鉄道を経由して、山陽電鉄の姫路駅までを結ぶ列車である。1968年に神戸高速鉄道が、阪急・阪神・山陽・神戸電鉄をむすぶ形で営業開始されたことで直通が可能となり、阪神・山陽間で車両規格の統一がはかれたことで1998年から運行が開始された。

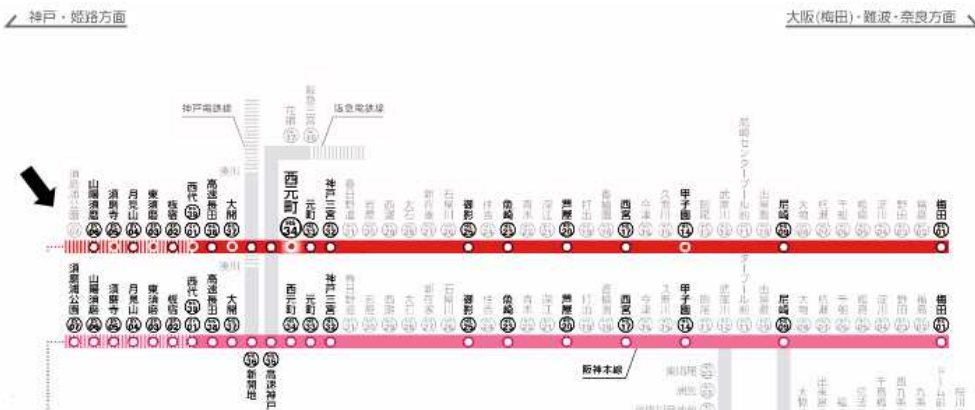


WOO では2001年のノン JR の旅ではるか西へ向かう第一歩の手段として用いられている。また2009年の明石海峡大橋主塔見学の取材でも利用している。私事だと5年前、教員採用試験を受けるために朝の時間帯に姫路へ行くことがあり、勇んで乗ったことがある。この時間帯だと新快速がないため、遅いといわれる直特(約100分)でも、料金的なメリットから十分勝負できるのである。もちろん「スルッとKANSAI 3 Day チケット」を使った。

さて、そんな直特と普通の特急との停車駅と本数の違いについて確認しておこう。まず阪神側(阪神電鉄 HP より：画像結合)

11	5	6	8	15	16	18	25	26	28	35	36	38	45	46	48	55	56	58
	姫		尼	姫	○	西	浦		尼	姫		西	姫	○	尼	浦		西
13																		

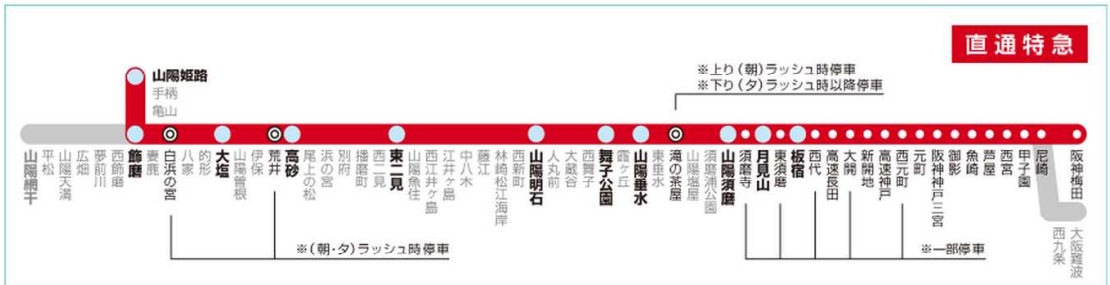
阪神側は、1時間あたり、6本の特急があり、そのうち4本が姫路行き直特、残り2本が山陽電鉄の須磨浦公園駅までの特急、という形で運行されている。直特は須磨浦公園駅には停車しないので注意が必要だ。



## 次に山陽側

12	直通特急 阪神梅田	阪急三宮	直通特急 阪神梅田	須磨	直通特急 阪神梅田	阪急三宮	直通特急 阪神梅田	須磨
	4	9	19	24	34	39	49	54
	◆	□	※◆	□	◆	□	※◆	□

ダイヤ的には、ほぼ特急 = 直通特急である。朝晩には阪神三宮まで乗り入れる山陽特急という列車の運用もある。



直通特急は（阪神も山陽も）、神戸高速鉄道内では、各駅停車となっている。

山陽と阪急もお互いに乗り入れてはいるが、車両規格や両数の問題があり、直通特急の運用はしていない。阪急側としては、8～10両の編成でないと客を捌ききれないということだろう。また高速神戸駅で阪神から来た直通特急に乗り換えることで姫路方面に行くことは可能なので、客側としてもたいした問題にはならない。

車両は、阪神も山陽もクロスシートを基本とした特急車両になっている。

wikiによると「乗り入れ協定で両社の走行距離を相殺する関係」から「山陽車両と阪神車両の使用比率はほぼ 2:1」らしい。

またラッシュ時は「ロングシート車の比率が高い阪神の車両が優先的に割り当てられ、その他の時間帯にはクロスシート車の山陽の車両が比較的多く使われる。」らしい。これは混雑緩和という視点から納得である。

ということはラッシュ時以外の時間帯に関しては、かなり高確率で山陽の車両に当たるといことだ。なるほど経験上、山陽の車両に当たることが多い気がしていたが、事実だったようだ。

乗務員は高速神戸駅で交代する（西が山陽・東が阪神）。

とりあえず鉄道とは無縁の方と一緒に直特に乗った際に語るうんちくとしては、この程度でいかがでしょうか。